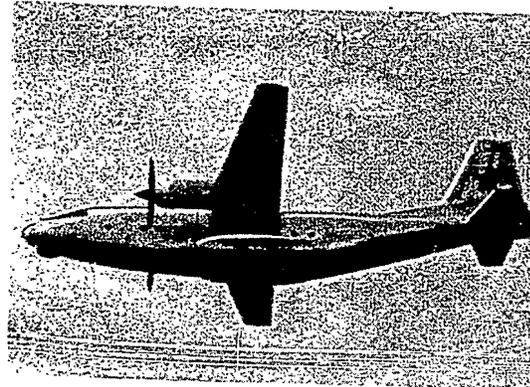
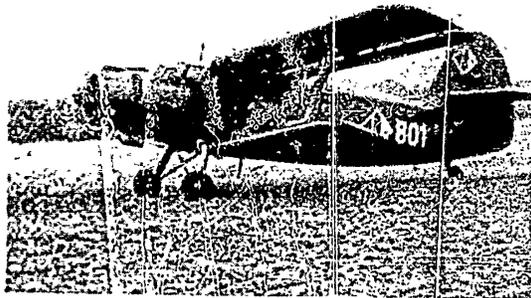


**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied



sicherheit unter allen Umständen sind vier Motoren verwendet worden. Aber selbst wenn zwei davon ausfallen, vermag die „An-10“ bis zum festgelegten Ziel zu fliegen.

Die vorteilhafteste Flughöhe der reaktiven Flugzeuge liegt ziemlich hoch. Bei der „An-10“ wird sie durchschnittlich 8000 bis 10000 m betragen (die Maschine steigt binnen 15 Minuten in diese Höhen), wobei die Reisegeschwindigkeit bei 600 km/h liegt. Das bedeutet, daß z. B. die Entfernung von Kiew bis nach

Moskau in einer Stunde und 15 Minuten zurückgelegt werden kann. Dies ist allerdings nicht die Maximalgeschwindigkeit des Flugzeuges, die an 700 bis 800 km/h herankommt. Und der Aktionsradius? Er beträgt bis zu 5000 km.

Alles deutet also darauf hin, daß die „An-10“ ein sehr erfolgreicher und nützlicher Beitrag zum sowjetischen Luftverkehr sein wird. Die zufriedenen Äußerungen des Einfliegers Jakow I. Wjernikow bestätigen dies.

(Aus „Kridla vlasti“, bearbeitet)

#### Sowjetische Piloten am Nordpol

Wie Radio Moskau mitteilt, landeten am 16. Mai 1957 zwei sowjetische Flugzeuge am Nordpol. Die Besatzungsmitglieder beider Maschinen montierten in sechs Stunden eine automatische Wetterstation zur Übermittlung von Angaben über Luftdruck und Windgeschwindigkeit. Die Maschinen starteten vom arktischen Festland aus. Diese Anlage, die im Rahmen des Geophysikalischen Jahres installiert wurde, übermittelt per Funk die gemessenen Werte.

Das ist die englische Vickers „Viscount“. Wir vergleichen (die Angaben in der Klammer sind die der „An-10“): Sitzplätze: 40 bzw. 53 (70 bzw. 84); Reisegeschwindigkeit: 500 km/h (600 km/h); Maximalgeschwindigkeit 640 km/h (800 km/h).

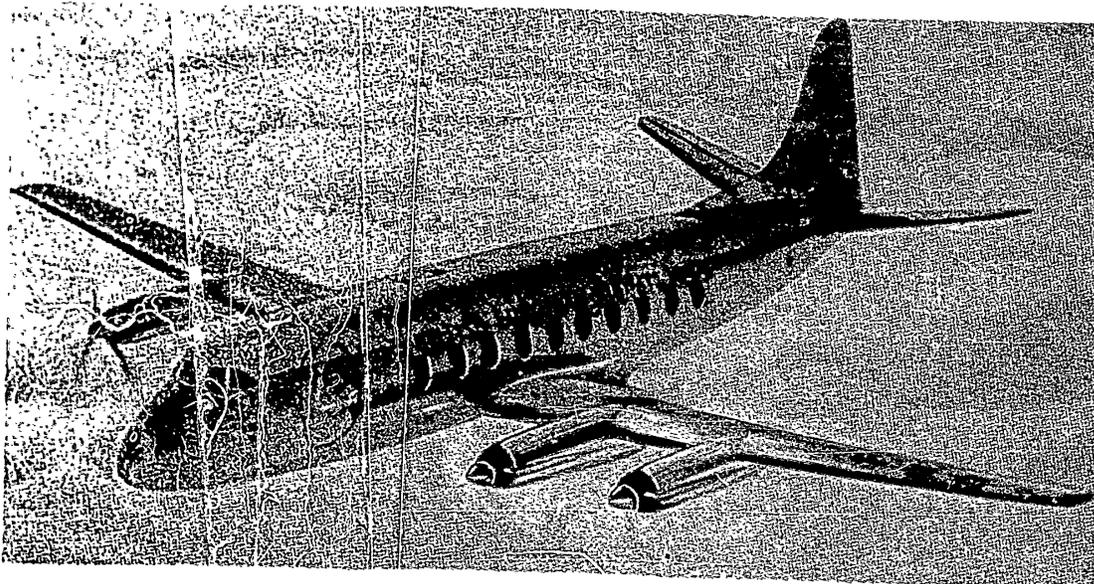


Bild links: Auch die Nationalen Luftstreitkräfte verwenden die „An-2“, das bewährte, zweimotorige Flugzeug.

Bild rechts: „Der fliegende Wal“ nannten die Piloten die Turboprop-Transportmaschine, die zur Luftparade in Togliatti 1961 ein einziges Mal öffentlich flog. Ein Vergleich mit einer Maschine dieser Gewichtsklasse aus der westlichen Welt ist einfach nicht möglich, da ein solches Flugzeug nicht gibt. Entweder sind die dort gehalten Maschinen leichterem Gewichtsklassen oder schwerer, die nur mit „An-10“ verhalten werden können.

Bild links: Der „fliegende Wal“ Antonow ist die An-10 „Mikra“ und hier haben wir heute die An-10, die annähernd zum Vergleich herangezogen werden kann. Die USA können etwas demütigen anbieten. Nur die englische Vickers „Viscount“ ist für die gleichen Aufgaben, also Mittelstrecke ausgelegt. Die noch bekannten Turboprop-Verkehrsflugzeuge Bristol „Britannia“ (England) und Lockheed „Electra“ (USA) sind Langstreckenmaschinen, die mit der neuen sowjetischen Langstreckenmaschine, die bereits angekündigt ist, verglichen werden müssen. Wir sind sicher, daß der Vergleich wie bei anderen Flugzeuggattungen zeigen wird, daß die Sowjetunion die besten Typen der Welt zu bauen imstande ist.

Rumpf einziehbar. Unter dem Bug schiebt sich ein doppeltes Bugrad heraus; das Hauptfahrwerk besteht aus Doppelrädern in Tandem-Anordnung, das in die seitlich vom Rumpf angebrachten Verkleidungen versenkbar ist. Ein solches vierrädriges Fahrwerk gestattet auch einem schweren Flugzeug auf normalen Grasflugplätzen zu manövrieren. Hier gelang den sowjetischen Konstrukteuren dank der aerodynamischen Durcharbeitung des Flugzeuges und der konstruktionsmäßigen Ausführung des Fahrwerkes die Überwindung einer der größten Schwierigkeiten für reaktive Flugzeuge — die Notwendigkeit betonierter Rollbahnen. Zu den guten Eigenschaften und der Flugsicherheit der „An-10“ tragen auch die Triebwerke bei. Es sind vier Kusnetshov-Turbopropellermotoren von je 3500 bis 4000 PS, die vierblättrige verstellbare Luftschrauben treiben. Der Brennstoffverbrauch dieser Motoren (288 g/PS/h) ist sehr sparsam, und der Konstrukteur Antonow erklärte, daß seine „An-10“ im Betrieb durchschnittlich einem um 30 bis 50 Prozent niedrigeren Brennstoffverbrauch ausweisen wird als die bisher verwendeten sowjetischen Verkehrsmaschinen mit Kolbenmotoren. Zur Gewährleistung der Flug-